

CONTATTO SIRETTO

S.I.D.A.T. Group Magazine

*Che aria tira in auto?
Speciale polveri sottili*

IN QUESTO NUMERO:

■ NUOVO CATALOGO TURBO ONLINE

■ IL FUTURO DEL DIESEL

■ FOCUS POLVERI SOTTILI

Rivista
di informazione
aftermarket

7

LAURETANA DA SEMPRE LA MIA ACQUA DI BENESSERE



Claudio Marchisio
per Lauretana



LAURETANA®

L'acqua più leggera d'Europa

consigliata a chi si vuole bene



La scelta dell'acqua da bere ogni giorno ha un ruolo di primaria importanza per il benessere. Le acque minerali non sono tutte uguali! Lauretana è un'acqua di qualità, completamente pura, dalla leggerezza straordinaria e dalle proprietà uniche, che depura e purifica l'organismo ogni giorno. Condividi i suoi valori di prodotto e di brand: entra nel mondo Lauretana, da sempre l'acqua scelta da Claudio Marchisio!



segui il benessere
#MarchisioPerLauretana

lauretana.com

Sommario

PRODUCT

Manutenzione di qualità

5

NEWS

Presto il catalogo Turbo sarà anche online

9

NEWS

Con quale energia viaggi?

10

PRODUCT

Funzioni dell'olio motore

12

PRODUCT

Quale futuro per il mercato degli autoricambi

14

FOCUS

Polveri sottili, che aria respiriamo in auto?

17

STORIES

Che cine quella macchina!

22

"Contatto Diretto"

Periodicità:
quadrimestrale

Diffusione: nazionale

Direttore Responsabile
Antonello Micali

Editore:
SGI srl - Torino

Redazione:
SGI srl - Torino

Progetto grafico e
impaginazione:
SGI srl - Torino

Stampa:
La Terra Promessa
ONLUS - Novara

Chiuso in redazione il
aprile 2018

Periodico registrato presso
Tribunale di Torino
il 26/09/2016
n. 9450/2016

**CONTATTO
DIRETTO**

Per informazioni:
magazine@sidatgroup.it
redazione@sgi.to.it



LA NOSTRA
QUALITÀ,
È NELL'ARIA



VENTILATORI ABITACOLO E RESISTENZE



Con KRIOS hai
una gamma di oltre
5.000 codici differenti
e più di 850.000
cross-reference!

Join us on



Via E. Ferrari, 10
10028, Trofarello (Turin) - Italy

Tel. +39 011.647.40.57 Fax. +39 011.647.40.61

sales@kriosac.it

www.kriosac.it

Manutenzione di qualità

Collaborazione Krios - Moratech per le stazioni di carica A/C



Dopo aver sospeso la produzione e la vendita delle stazioni di carica per aria condizionata nel 2014, la Krios è lieta di comunicare da quest'anno la reintroduzione del prodotto nell'offerta aziendale.

Questa importante novità è resa possibile dalla collaborazione tra Krios e la società Moratech di Parma, azienda fornitrice di Maserati e Ferrari, che garantisce il reinserimento di Krios sul mercato con un prodotto performante e di qualità.

La linea Cool Me della Moratech rappresenta l'avanguardia nei sistemi di manutenzione degli impianti di aria condizionata ed è progettata per garantirne efficienza e lunga durata.

Le apparecchiature di questa linea di prodotto permettono di vuotare il circuito, recuperando e riciclando il gas dell'impianto, e successivamente ricaricarlo.

La linea, composta da 5 unità, è in grado di soddisfare le esigenze di manutenzione di impianti per autovetture - per gas refrigerante R134 e nuovo gas refrigerante (1234YF) - e di impianti A/C di grandi dimensioni, come bus e pullman.

Moratech e Krios da oggi offrono la vendita delle stazioni di carica e completano l'offerta assicurando un ottimo servizio tecnico e di assistenza.

Nelle pagine seguenti tutte le schede dettagliate dei cinque modelli.

Cool Me 800



SCHEDA TECNICA

Refrigerante	R-134a
Pompa	Monostadio a bagno d'olio Portata 72 l/min
Compressore	Ermetico 9 cc
Capacità	10 litri (8 kg)
Sistema di carica a gestione intelligente	Fascia termica serbatoio (Optional)
Velocità di recupero in fase liquida	Circa 350 g/min
Elevate prestazioni di recupero	≥ 95%
Elevata accuratezza di carica	≥ 98%

Caratteristiche speciali

Capacità filtro deidratatore	50 kg
Manometri alta e bassa pressione	Diam. 80 mm (Cl. 1)
Manometro serbatoio interno	Diam. 40 mm (Cl. 2,5)
Dimensioni meccaniche del radiatore	181 x 150 x 45 mm
Database veicoli (auto, autocarri, utente)	Modelli: 8008 auto, 115 autocarri, 414 utente
Stampante	Opzionale
Tubi di servizio	3,0 metri conformi SAE J2196
Spurgo gas incondensabili	Automatico a valore fisso o manuale

Dati tecnici

Pressione massima ammissibile (PS)	20 bar
Temperatura operativa	+10°C / +50 °C
Alimentazione elettrica	230 V ~ / 50-60 Hz
Potenza	1000 VA
Peso	65 kg
Dimensioni	530 x 530 x 950
Test di tenuta ad elio	Tutto il circuito pneumatico
Garanzia generale	Fino a 3 anni

Cool Me 850



SCHEDA TECNICA

Refrigerante	R-134a
Pompa	Single stage oil bath vacuum pump Portata 72 l/min
Compressore	Ermetico 9 cc
Capacità	10 litri (8 kg)
Sistema di carica a gestione intelligente	Fascia termica serbatoio (Optional)
Velocità di recupero in fase liquida	Circa 350 g/min
Elevate prestazioni di recupero	≥ 95%
Elevata accuratezza di carica	≥ 98%

Caratteristiche speciali

Capacità filtro deidratatore	50 kg
Manometri alta e bassa pressione	Diam. 80 mm (Cl. 1)
Manometro serbatoio interno	Diam. 40 mm (Cl. 2,5)
Dimensioni meccaniche del radiatore	181 x 150 x 45 mm
Database veicoli (auto, autocarri, utente)	Modelli: 8008 auto, 115 autocarri, 414 utente
Stampante	Opzionale
Tubi di servizio	3,0 metri conformi SAE J2196
Spurgo gas incondensabili	Sistema a gestione completamente elettronica

Dati tecnici

Pressione massima ammissibile (PS)	20 bar
Temperatura operativa	+10°C / +50 °C
Alimentazione elettrica	230 V ~ / 50-60 Hz
Potenza	1000 VA
Peso	65 kg
Dimensioni	530 x 530 x 950
Test di tenuta ad elio	Tutto il circuito pneumatico
Garanzia generale	Fino a 3 anni

Cool Me 4800



SCHEDA TECNICA

Refrigerante	R-1234yf
Pompa	Monostadio a bagno d'olio Portata 72 l/min
Compressore	9 cc
Capacità	10 litri (7 kg)
Sistema di carica a gestione intelligente	Fascia termica serbatoio (Optional)
Velocità di recupero in fase liquida	Circa 350 g/min
Elevate prestazioni di recupero	≥ 95%
Elevata accuratezza di carica	≥ 98%

Caratteristiche speciali

Capacità filtro deidratatore	50 kg
Manometri alta e bassa pressione	Diam. 80 mm (Cl. 1)
Manometro serbatoio interno	Diam. 40 mm (Cl. 2,5)
Dimensioni meccaniche del radiatore	181 x 150 x 45 mm
Database veicoli (auto, autocarri, utente)	Il Database per i veicoli che utilizzano il nuovo gas R-1234yf sarà aggiornato in base ai modelli che verranno immessi sul mercato dalle Case Automobilistiche. Già attiva la possibilità di definire il proprio database di 414 modelli.
Stampante	Opzionale
Tubi di servizio	3,0 metri conformi SAE J2196
Spurgo gas incondensabili	Gestione completamente elettronica

Dati tecnici

Pressione massima ammissibile (PS)	20 bar
Temperatura operativa	+10°C / +50 °C
Alimentazione elettrica	230 V ~ / 50-60 Hz
Potenza	1000 VA
Peso	65 kg
Dimensioni	530 x 530 x 950
Test di tenuta ad elio	Tutto il circuito pneumatico
Garanzia generale	Fino a 3 anni

Cool Me 4850



SCHEDA TECNICA

Refrigerante	R-1234yf
Pompa	Monostadio a bagno d'olio Portata 72 l/min
Compressore	Ermetico 9 cc
Capacità	10 litri (7 kg)
Sistema di carica a gestione intelligente	Fascia termica serbatoio (Optional)
Velocità di recupero in fase liquida	Circa 350 g/min
Elevate prestazioni di recupero	≥ 95%
Elevata accuratezza di carica	≥ 98%

Caratteristiche speciali

Capacità filtro deidratatore	50 kg
Manometri alta e bassa pressione	Diam. 80 mm (Cl. 1)
Manometro serbatoio interno	Diam. 40 mm (Cl. 2,5)
Bilance elettroniche	per olio recuperato, olio caricato e tracciante
Dimensioni meccaniche del radiatore	181 x 150 x 45 mm
Database veicoli (auto, autocarri, utente)	Il Database per i veicoli che utilizzano il nuovo gas R-1234yf sarà aggiornato in base ai modelli che verranno immessi sul mercato dalle Case Automobilistiche. Già attiva la possibilità di definire il proprio database di 414 modelli.
Stampante	Opzionale
Tubi di servizio	3,0 metri conformi SAE J2196
Spurgo gas incondensabili	Gestione completamente elettronica

Dati tecnici

Pressione massima ammissibile (PS)	20 bar
Temperatura operativa	+10°C / +50 °C
Alimentazione elettrica	230 V ~ / 50-60 Hz
Potenza	1000 VA
Peso	65 kg
Dimensioni	530 x 530 x 950
Test di tenuta ad elio	Tutto il circuito pneumatico
Garanzia generale	Fino a 3 anni



Cool Me 5000-R



SCHEDA TECNICA

Refrigerante	R-1234yf
Pompa	Monostadio a bagno d'olio Portata 142 l/min
Pressione finale totale assoluta	0,1 mbar
Pressione finale parziale assoluta (metodo McLoad)	0,05 mbar (37 micron)
Compressore	Ermetico 9 cc
Capacità	24,5 litri (20 kg)
Sistema di carica a gestione intelligente	Fascia termica serbatoio
Velocità di recupero in fase liquida	Circa 350 g/min
Elevate prestazioni di recupero	≥ 95%
Elevata accuratezza di carica	≥ 98%
Caratteristiche speciali	
Capacità filtro deidratatore	50 kg
Manometri alta e bassa pressione	Diam. 80 mm (Cl. 1)
Manometro serbatoio interno	Diam. 40 mm (Cl. 2,5)
Bilance elettroniche	per olio recuperato, olio caricato e tracciante
Dimensioni meccaniche del radiatore	250 x 250 x 45 mm
Database veicoli (auto, autocarri, utente)	Il Database per i veicoli che utilizzano il nuovo gas R1234yf sarà aggiornato in base ai modelli che verranno immessi sul mercato dalle Case Automobilistiche. Già attiva la possibilità di definire il proprio database di 414 modelli.
Stampante	di serie
Tubi di servizio	3,0 metri conformi SAE J2196
Spurgo gas incondensabili	Sistema a gestione completamente elettronica
Dati tecnici	
Pressione massima ammissibile (PS)	25 bar
Temperatura operativa	+10°C / +50 °C
Alimentazione elettrica	230 V ~ / 50-60 Hz
Potenza	1200 VA
Peso	95 kg
Dimensioni	690 x 650 x 1005
Test di tenuta ad elio	Tutto il circuito pneumatico
Garanzia generale	Fino a 3 anni
Garanzia speciale per la pompa del vuoto	Illimitata

Presto il catalogo Turbo sarà anche online

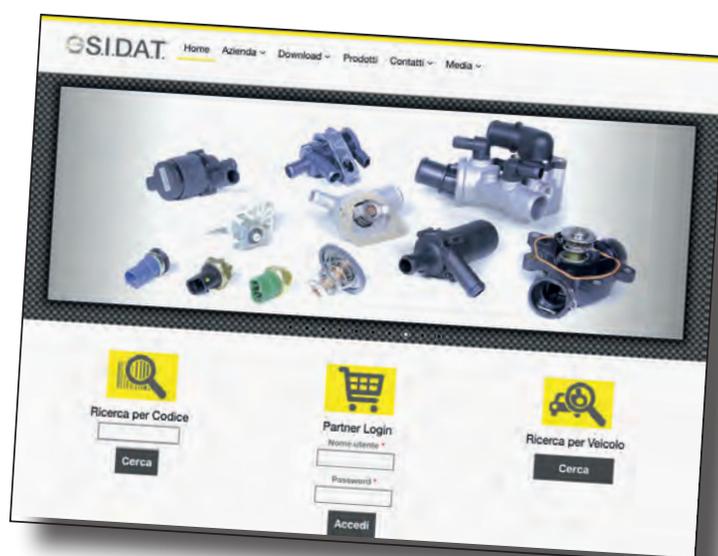
Un utile supporto al cartaceo

S.I.D.A.T. si impegna costantemente per supportare il lavoro degli installatori, rendendo più semplice e veloce la ricerca dei componenti.

Nello scorso numero della rivista Contatto Diretto è stato presentato il catalogo cartaceo Turbochargers and Spare Parts - ETP, strumento appositamente realizzato come guida utile per orientarsi nel mondo degli autoriscambi S.I.D.A.T.

In un'epoca tecnologica come quella che stiamo vivendo non può mancare la versione digitale del catalogo, che a breve sarà consultabile online sul portale ETP.

Il vantaggio del catalogo digitale è quello di poter inse-



rire un'unica informazione, nello specifico il codice turbina, e avere subito accesso alle applicazioni per vettura e a tutti i componenti corrispondenti tra quelli disponibili nell'offerta dell'azienda, che comprendono:

- Turbo Completi;
- Core Assy;
- Geometrie variabili;
- Attuatori elettronici e pneumatici;
- Kit Guarnizioni;
- Tubi Mandata Olio.

Un magazzino completo e ben organizzato, insieme a strumenti cartacei e digitali di consultazione delle disponibilità, sono la chiave per il successo. Rendono un servizio necessario per permettere un approvvigionamento semplice e veloce e agevolare la realizzazione degli interventi di manutenzione in tempi rapidi.

Con quale energia viaggi?

Cosa succederà al mondo dei motori dopo gli sviluppi del "dieselgate"



Dopo lo scandalo Dieselgate, che ha portato alla luce la falsificazione delle emissioni di vetture diesel vendute negli Stati Uniti e in Europa, le nuove norme europee impongono prove di emissione più severe e precise in condizioni di guida reali. A causa di questo provvedimento molti costruttori stanno per dire addio al gasolio perché i motori diesel saranno sempre più costosi e difficili da produrre.

Analisi di mercato e riviste del settore automotive certificano la fine dell'era dei motori diesel, ipotizzando un calo del mercato europeo che potrebbe passare dal 50% al 9% entro il 2030.

Altro fattore che determinerà le scelte di acquisto degli automobilisti è il bando totale del diesel, scelto da molte città, tra cui grandi capitali mondiali come Parigi, Madrid, Atene e Città del Messico. Nel 2020 darà il via la capitale francese e nel 2025 le altre.

Volvo ha annunciato per prima l'intenzione di abban-

donare la produzione di modelli diesel a favore di quelli elettrici per la propria futura gamma.

Porsche, Toyota, Volkswagen e Bmw hanno dichiarato di voler investire nei prossimi anni nella mobilità alternativa. A questi costruttori si è aggiunto anche il Gruppo FCA che ha annunciato di voler abbandonare i motori diesel per auto passeggeri dal 2022.

Anche i consumatori in Europa sembrano mostrare meno interesse per l'acquisto di un'auto a gasolio.

Nel corso del 2017 in Europa le vendite di auto a benzina hanno superato quelle diesel, con un calo di quest'ultima del 17% rispetto al 2016.

L'Italia appare in controtendenza, le vendite di auto con motori diesel non calano e rappresentano il 56% del totale delle immatricolazioni. Le cause di questo fenomeno si possono ricercare anche nel costo elevato della benzina.

Dal punto di vista del risparmio, già da diversi anni chi

percorre grandi distanze si è orientato verso veicoli alimentati a GPL, meno costoso della benzina, con buona resa e con grande conservazione del motore.

Sorge spontaneo chiedersi se davvero il diesel scomparirà e come i consumatori orienteranno le proprie scelte di acquisto nel prossimo futuro, considerando che oggi esistono auto elettriche, ibride, ma il mercato presenta anche soluzioni che affiancano il diesel all'elettrico.

Esempi recenti di questa declinazione sono il sistema Hybrid Assist che equipaggia la Renault Scenic e l'ibrido diesel Plug-in che Mercedes ha dichiarato di voler sviluppare nei prossimi anni.

Questa è una discussione che ogni anno si riaccende quando un eccesso di polveri sottili spinge la politica ad attuare blocchi del traffico per far rientrare le emissioni in atmosfera.

Come già approfondito nell'ultimo numero, ricerche scientifiche hanno evidenziato che l'impatto del diesel

sulle emissioni non è superiore a quello della benzina. In parallelo la ricerca delle case automobilistiche sulle forme alternative di alimentazione compie continui progressi e l'aumento di clientela sta gradualmente abbattendo i costi delle auto ibride ed elettriche.

La mobilità urbana sempre più congestionata sta inoltre attivando ragionamenti alternativi rispetto alla scelta stessa di impiego dell'auto. Il car sharing ad esempio permette di guidare in aree a traffico limitato e nei centri storici, senza pagare il parcheggio in zona blu e avendo sempre un'auto a portata di mano in qualsiasi zona. Questa opportunità sta crescendo soprattutto tra chi non guida quotidianamente per lavoro o si muove prevalentemente in città.

La scelta di un motore oggi richiede quindi analisi più approfondite anche per poter valutare la futura tenuta di prezzo di mercato del veicolo e i suoi costi di gestione, ma probabilmente per un po' di tempo vedremo ancora circolare i diesel nelle nostre città.



Funzioni dell'olio motore e lavaggio del sistema di lubrificazione



L'olio motore è una miscela liquida utilizzata per lubrificare i componenti meccanici del motore dei veicoli. È costituito da una base idrocarburica e da diversi additivi, presenti in genere in una percentuale che varia dal 10% al 30% della composizione.

Le funzioni principali di un olio motore:

1. Preservare gli organi meccanici dall'usura per attrito;
2. Proteggere le superfici metalliche da processi di corrosione;
3. Aiutare il raffreddamento del motore;
4. Mantenere puliti i componenti con i quali entrano in contatto gli oli;

5. Limitare il più possibile la produzione di residui della combustione. Sul mercato si trovano tre tipi di olio: minerale, sintetico e semi sintetico, che si distinguono per performance, densità, viscosità e additivi contenuti al loro interno.

La Society of Automotive Engineers (SAE) ha creato una scala convenzionale con classi di viscosità cinematica per distinguere i vari tipi di olio. Con l'impiego di particolari additivi è possibile ottenere un olio multigrado che appartiene a più gradi di viscosità SAE ed è identificabile attraverso una sigla alfanumerica. Per una corretta lettura delle sigle, prendiamo come esempio 10W-40: la pri-

ma cifra indica la viscosità dell'olio a temperature più rigide, la W significa "Winter" e la seconda cifra indica la viscosità a temperature elevate.

Esistono altre due specifiche per gli oli, la ACEA e la API, che tengono conto di altri fattori oltre alla viscosità. La ACEA è nata dalla fusione di CCMC (Comitato Costruttori Mercato Comune) e ATIEL (Associazione Tecnica dei Produttori Europei di Lubrificanti), le specifiche ACEA hanno come obiettivo quello di ottenere un livello qualitativo più affidabile, migliorare le prestazioni dell'olio e un maggior rispetto ambientale per i nuovi motori. Vediamo in breve la nomenclatura usata dalle specifi-

che ACEA.

Con le lettere si definiscono le classi dei veicoli e con i numeri le categorie prestazionali, ad esempio A1 o A2.

- "A" per motori benzina e per diesel leggeri;
- "C" per motori provvisti di sistemi post-trattamento per abbattimento emissioni;
- "E" per diesel pesanti.

Con le specifiche API si definiscono tre categorie di lubrificanti identificandole con tre coppie di lettere.

La prima lettera va a definire la tipologia di motore, la seconda il livello prestazionale e con le lettere successive dell'alfabeto si indicano prestazioni più elevate. Ad esempio una SL è molto più prestante di una SB.

Più in dettaglio le tipologie motori sono definite dalla prima lettera, che corrisponde alle seguenti specifiche API:

- "S" sta per i motori a benzina;
- "C" per i motori commerciali diesel;
- "G" per le trasmissioni.

Le case automobilistiche commissionano o adottano prodotti particolari a seconda delle esigenze di lubrificazione specifiche di un motore e consigliano l'impiego di un determinato olio per i motori di loro produzione.

Non esiste un chilometraggio preciso per il cambio olio, varia significativamente da un modello ad un altro, e con gli ultimi sviluppi dell'elettronica applicata al mondo delle vetture, oggi sono addirittura le auto a suggerire quando effettuare il cambio. Molti modelli hanno in dotazione un sensore di qualità dell'olio, capace di segnalare quando è esausto tramite un avviso sul nostro cruscotto.

L'olio motore non ha una vita eterna e non si autorigenera, di solito è consigliabile sostituirlo dopo 15-20mila chilometri o dopo un anno dall'ultimo cambio.

Nei motori turbo, un olio esausto e sporco può provocare l'intasamento del circuito di lubrificazione e causare la rottura o il malfunzionamento del turbocompressore.

Oggigiorno molti meccanici offrono ai loro clienti numerosi servizi extra, come il cambio olio della trasmissione automatica e la manutenzione del sistema dell'aria condizionata.

Un utile servizio aggiuntivo da pro-



porre nelle officine è il lavaggio del sistema di lubrificazione del motore quando si sostituisce il turbocompressore.

La guida in città per brevi tratti e con tanti "stop and go", associata ad una scarsa manutenzione del veicolo, causa spesso morchie e depositi di olio non più fluido.

La peggiore conseguenza è l'otturazione dei circuiti dell'olio, che può provocare la rottura o il malfunzionamento del turbo. Nel caso in cui fosse necessaria la sostituzione della tur-

bina, è consigliata la pulizia accurata del circuito di lubrificazione dell'olio motore, per mantenere efficiente il sistema e prevenire eventuali danneggiamenti del nuovo componente. I prodotti presenti sul mercato che permettono questo tipo di operazione, detta "flush", sono tanti e validi. Noi abbiamo scelto di usare il Tunap 957, studiato per rimuovere i depositi di morchia e l'olio esausto nel circuito dell'olio. È un detergente privo di solventi (VOC o COV, composti organici volatili).

Procedura per il flush con Tunap 957

1. Smontare la turbina rotta o difettosa ed escluderla dal circuito di lubrificazione, senza sostituirla con la nuova;
2. Aggiungere il detergente interno motore Tunap 957 a motore caldo;
Attenzione: il livello dell'olio non deve tassativamente essere inferiore al livello minimo;
3. Lasciare il veicolo in moto a regime di minimo per non oltre 20 minuti;
4. Far scolare l'olio esausto per almeno 15 minuti;
5. Effettuare il cambio olio e i rispettivi filtri;
6. Dopo aver effettuato il ciclo di pulizia si può procedere al montaggio e settaggio della nuova turbina;
7. Attenzione: il lavaggio del circuito olio motore non va fatto assolutamente con il turbocompressore nuovo montato.



Quale futuro per il mercato degli autoricambi

Anche se gli acquisti online stanno trasformando il mercato, l'esperienza resta un fattore chiave



Le nuove tecnologie offrono possibilità di acquisto online per molti settori commerciali, tra cui spicca quello dell'aftermarket. Nel 2017 la categoria ricambi e accessori per i veicoli di eBay ha registrato un articolo venduto ogni 7 secondi e ogni ora sul marketplace vengono acquistati 203 pezzi di ricambio per auto e moto, 78 accessori, 17 pneumatici e 10 sistemi antifurto. Gli elementi vincenti del digitale sono la comodità per il cliente finale, l'ampia varietà di scelta e i prezzi contenuti.

Allo stesso tempo l'e-commerce presenta dei punti deboli, un utente poco esperto può incorrere in acquisti incauti, non completamente rispondenti ai propri bisogni o addirittura inadatti. È evidente che il mercato degli autoricambi sta subendo delle trasformazioni ed è necessario interrogarsi sulle prospettive future del settore. A tal proposito Costantino De Simone, Direttore commerciale Italia S.I.D.A.T., sottolinea l'importanza di una strategia di posizionamento che valorizzi le conoscenze dei



professionisti dell'aftermarket.

L'utente acquista online ricambi auto, come tergicristalli e pneumatici, semplici da reperire e sostituire. Ma necessita di esperti autoriparatori, capaci di dare assistenza e mantenere le parti meccaniche più complesse. Per soddisfare le richieste degli utenti le officine devono avere una collaborazione efficace con i ricambisti, figure fondamentali che hanno la conoscenza tecnica dei prodotti che forniscono e possono dare consulenze indispensabili sulla scelta del ricambio.

Viste le sfide della digitalizzazione, i ricambisti devono valorizzare sempre di più il loro lavoro, puntando su una presenza capillare sul territorio, su una



relazione di fiducia con gli autoriparatori, su un'ampia varietà di prodotti e su un magazzino completo per rispondere velocemente alle richieste delle officine.

Velocità, assistenza personalizzata, consulenza nella scelta dei migliori marchi, rapporto personale e umano, sono i fattori che possono far sopravvivere le attività nel duro confronto con il commercio elettronico.

L'esperienza maturata in molti anni di lavoro a fianco di ricambisti e officine e il servizio aftermarket accurato sono i fattori di specializzazione che garantiscono la qualità e la precisione degli acquisti, attestando la provenienza e il controllo di qualità dei ricambi.

Senza biocidi
e ioni d'argento

Con estratti naturali
della frutta

Vincitore del 1° premio:



Ginevra 5-6 aprile 2017

micronAir® blue



Respira liberamente e proteggi la tua salute in auto

L'unico filtro abitacolo con strato BIO-funzionale agli estratti naturali della frutta che blocca efficacemente polveri sottili, allergeni e gas inquinanti. Scegli di proteggere la tua famiglia in auto con **micronAir® blue**.

S.I.D.A.T. Group

è il distributore esclusivo dei filtri abitacolo micronAir®

www.sidatgroup.it

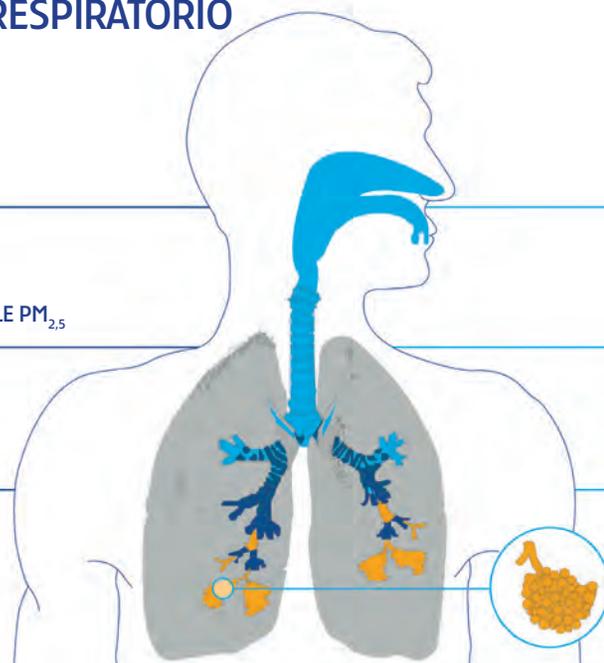
www.micronairblue.it

COME L'INQUINAMENTO RAGGIUNGE L'APPARATO RESPIRATORIO

POLVERI SOTTILI PM₁₀

PARTICOLATO RESPIRABILE PM_{2,5}

PARTICELLE ULTRA-FINI E NANO PARTICELLE PM₁



NASOFARINGE 5-10 µm

TRACHEA 3-5 µm

CANALI BRONCHIALI 2-3 µm

BRONCHIOLI 1-2 µm

ALVEOLI 0,1-1 µm

Polveri sottili, che aria respiriamo in auto?

Alcuni consigli dagli esperti del settore

Costantino De Simone e Giacomo Menzio

Con l'arrivo della primavera aumenta la temperatura, arrivano le belle giornate, ma anche la presenza di pollini e in generale di fattori allergenici nell'aria. Questo succede dopo una stagione invernale che ha già messo a dura prova le nostre vie respiratorie a causa delle PM₁₀ presenti nell'atmosfera, nell'aria che respiriamo. Questi fattori sono causa di un netto incremento delle patologie a carico dell'apparato respiratorio e peggiorano i sintomi dei soggetti allergici.

Le PM₁₀ sono particelle microscopiche del diametro uguale o inferiore a 10 millesimi di millimetro e di solito si trovano sotto forma di polveri, residui di fumi e micro gocce. La pericolosità di queste polveri sottili è direttamente proporzionale alla dimensione: più piccole sono le particelle e più in profondità possono pene-

trare nell'apparato respiratorio.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha stimato che l'inquinamento dell'aria causa circa 2 milioni di morti premature a livello mondiale ogni anno e ritiene che diminuendo il livello di PM₁₀ si possa ridurre tale mortalità. Secondo i dati dell'Agenzia Europea dell'Ambiente (relazione EEA 2017), l'Italia ha il primato nell'Unione Europea di oltre 80.000 morti premature per l'inquinamento ambientale, di cui circa 60.000 imputabili alle polveri sottili.

I dati del rapporto Mal'Aria 2018 di Legambiente sull'inquinamento atmosferico nelle città italiane descrivono un'emergenza smog sempre più cronica: nel 2017 in 39 capoluoghi di provincia è stato superato, almeno in una stazione ufficiale di monitoraggio della quali-

tà dell'aria di tipo urbano, il limite annuale per le polveri sottili di 35 giorni, durante i quali si è manifestata localmente una concentrazione media giornaliera superiore a 50 microgrammi/metrocubo (soglia massima raccomandata dall'OMS e definita dall'EEA). In 5 capoluoghi - Torino, Cremona, Alessandria, Padova e Pavia - si sono superati addirittura i 100 giorni nell'anno.

Sempre più spesso le pubbliche amministrazioni vietano la circolazione dei veicoli più inquinanti, per ridurre il livello delle polveri sottili nell'aria e preservare la salute dei cittadini, che devono adottare in prima persona misure di salvaguardia del proprio benessere.

La salute passa anche attraverso l'aria che si respira in auto: una recente ricerca dell'Osservatorio UnipolSai sulle abitudini di guida, rivela che gli italiani trascorrono 1 ora e mezza al volante tutti i giorni, un'ora e mezza in cui bisogna avere gli strumenti adatti per proteggere se stessi e i passeggeri in viaggio. Per questo motivo è necessario scegliere con cura il filtro abitacolo per la propria auto, elemento che dovrebbe essere indispensabile di qualità, capace di bloccare efficacemente l'ingresso delle polveri sottili, degli allergeni e dei gas inquinanti.

S.I.D.A.T. Group si è interrogata su questo tema e ha scelto di distribuire, già dal 2000, i filtri particellari e a carboni attivi micronAir®, marchio leader mondiale dell'industria automobilistica. A tal proposito riportiamo il punto di vista di Costantino De Simone, Direttore Commerciale Italia dell'azienda.

Si sente di consigliare il filtro abitacolo micronAir® blue per salvaguardare la salute in auto?

Esistono numerosi filtri abitacolo in commercio nell'aftermarket, ma micronAir® blue è il filtro per eccellenza. L'anno scorso ha vinto il FILTRES Innovation Award a Ginevra che l'ha riconosciuto ufficialmente come nuovo filtro abitacolo di alta qualità per automobili. La sua struttura in quattro strati, priva di biocidi e

i vantaggi di micronAir® blue

Elimina

Quasi al 100% le polveri sottili e gli allergeni di dimensioni superiori a 2 micron che compromettono la tua salute, la tua sicurezza e quella della tua famiglia

Protegge

Da microrganismi, grazie alla sua struttura filtrante composta da ben quattro strati che riescono a neutralizzare gli allergeni in modo affidabile e duraturo

Migliora

Notevolmente la qualità dell'aria all'interno dell'auto, donando a tutti i passeggeri una piacevole sensazione di benessere e di aria pulita

ioni d'argento, fornisce praticamente il 100% di protezione da particolato atmosferico fino a 2,5µm e allergeni, ed è l'unico filtro abitacolo a possedere uno strato biofunzionale prodotto con estratti naturali della frutta. Il design multistrato brevettato ad altissime prestazioni, blocca efficacemente l'ingresso di polveri sottili, allergeni e gas inquinanti.

Dal 2000 siamo distributori di filtri abitacolo micronAir® e nel 2016 abbiamo presentato alla nostra rete distributiva un prototipo del filtro micronAir® blue. Convinti dell'efficacia del prodotto e della capacità di garantire benefici per la propria salute quando si viaggia in auto, stiamo valutando le strategie di distribuzione nell'aftermarket.

Nel mese di aprile la rivista "Quattroruote" ha pubblicato l'articolo "Vade retro polveri" in cui approfondisce cosa respiriamo in viaggio nella nostra auto dopo avere provato in vettura alcuni filtri abitacolo disponibili sul mercato. Lascio la parola all'Ing. Giacomo Menzio dell'azienda Freudenberg, che ha collaborato con Quattroruote durante le prove di rilevazione della qualità dell'aria in vettura in varie città.



1 2

Filtro di qualità superiore

Contro le micropolveri dell'aria. Composto da una struttura multistrato brevettata per impedire l'ingresso alle più minute polveri sottili (PM_{2,5})

3

Strato di carboni attivi

Protegge da gas nocivi e cattivi odori che tentano di entrare nel veicolo

4

Strato ultra bloccante

Strato realizzato in modo unico a base di estratti della frutta, per neutralizzare la maggior parte degli allergeni sospesi nell'aria

Ing. Menzio, qual è stata la motivazione che l'ha spinto a condurre le rilevazioni per verificare l'efficacia dei diversi filtri abitacolo di fornitura Freudenberg-micronAir® alle Case Automobilistiche?

Un anno fa la rivista "Quattroruote" mi ha contattato perché stava ipotizzando di fare un test per capire cosa succede in macchina in caso di elevato inquinamento da polveri sottili nelle aree urbane di città come Torino e Milano. Noi dell'azienda Freudenberg abbiamo subito accettato di collaborare perché volevamo indagare on the road e in tempo reale cosa accade in auto quando l'inquinamento esterno è molto alto. Era inoltre l'occasione perfetta per misurare il reale vantaggio che stiamo offrendo alle persone con i nostri filtri micronAir® e micronAir® blue.

I risultati delle rilevazioni l'hanno sorpresa? E quali implicazioni comportano per la salute delle persone?

Da quello che abbiamo monitorato, se l'auto non è dotata di una "barriera" di buona qualità, l'aria che si respira nell'abitacolo può essere più pericolosa di quella esterna, perché le concentrazioni maggiori delle polveri che entrano nell'auto sono relative alle polveri più fini. Di fatto la maggior parte delle particelle che abbiamo monitorato all'interno dell'auto sono PM_{2,5} e PM_{1,0}.

La scoperta positiva con i nostri test è stata quella di avere una conferma che i nostri filtri funzionano davvero!

Già i filtri "standard OE" (disponibili sulla maggior parte delle auto che circolano in Italia, in Europa e anche nel mondo) stanno dando un buon vantaggio, mantenendo le polveri sottili al di sotto dei limiti massimi di PM₁₀. Ma i nostri filtri "High Efficiency OE" sono veri e propri "filtri per polveri sottili", con ottimi risultati di filtrazione verso le micidiali PM_{2,5} e PM_{1,0}.

COSA SONO LE POLVERI SOTTILI

Le polveri sottili sono piccole particelle solide e liquide disperse nell'atmosfera. Le polveri sottili PM₁₀ fanno parte del particolato grossolano e hanno un diametro aerodinamico di 10 micron, mentre le PM_{2,5} sono dette anche particolato fine con particelle di diametro aerodinamico inferiore o uguale a 2.5 micron.

Tutte queste particelle sono caratterizzate da lunghi tempi di permanenza in atmosfera e, più sono piccole e più sono in grado di penetrare nella profondità dei polmoni, rischiando di compromettere considerevolmente la salute delle persone.





Rilevamento delle polveri sottili a Torino

Con il filtro tradizionale micronAir®, che è stato progettato per la massima protezione sopra i 2,5 micron i risultati sono molto buoni permettendo di ridurre le PM₁₀ ben al di sotto della media giornaliera di 50 µg/m³ massima consentita.

Con il filtro micronAir® blue, progettato per una massima protezione verso le polveri fini superiori a 1.0 micron, il risultato è stato di una elevatissima efficienza verso le micidiali PM_{2,5}, riducendole sotto la media giornaliera di µg/m³ massima consentita e raccomandata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Un vero e proprio filtro contro le polveri sottili fini.

PM₁₀ 78 µg/m³

PM_{2,5} 57 µg/m³

Dati Stazione rilevamento ARPA Piemonte di piazza Rebaudengo a Torino, febbraio 2018



S.I.D.A.T. Group

PARTE AL MASSIMO CON I TURBO



**TURBO
COMPLETI**



**HIT
GUARNIZIONI
TURBO**



**CORE
ASSY**



**GEOMETRIE
VARIABILI**



**TUBI
MANDATA
OLIO**

TURBO

Che cine quella macchina!

C'è una casa in mattoni rossi, che si affaccia su una larga via di piccole case unifamiliari, con un piccolo prato, la bandiera americana che sventola e una scala di legno, che porta a una veranda con una vecchia sedia e un tavolino, un vecchio labrador accucciato e un uomo anziano che fuma e beve birra in lattina.

L'uomo sulla veranda è Walt Kowalski, un americano di origini polacche. Walt è solo, la moglie è morta.

Dietro la casa, al fondo del vicolo, c'è un garage e dentro il garage un macchina verde, una Ford modello Gran Torino del 1972 "ancora nuova di zecca".

Se la state vedendo anche voi allora state assistendo al film del 2008 *Gran Torino* di Clint Eastwood.

Nel film Walt (Clint Eastwood) è un veterano della guerra in Corea, un uomo scorbutico, pieno di astio nei confronti degli altri, persino dei suoi figli e del prete cattolico della sua parrocchia. Walt non sopporta la famiglia di vietnamiti di etnia Hmong, che vive nella villetta a fianco.

Le uniche passioni di Walt, oltre alla birra, sono il suo cane e la sua Gran Torino verde. Walt non la guida mai, ma la mantiene in perfetto stato chiusa nel garage sul viale dietro la casa. Perché Walt ama i propri oggetti, la sua casa, il suo giardino, il suo passato di operaio e il suo fucile. Walt Kowalski, ormai solo, sembra avere un rapporto affettivo unicamente con la Gran Torino e il suo Garand M1. L'unico quasi amico è il suo barbiere di origini italiane.

Con i vicini invece, si guarda dall'imbastire il minimo rapporto civile. Ma una notte il ragazzo Hmong, il timido Thao, spinto da una banda di teppisti, cerca di rubargli la sua Gran Torino...

Walt Kowalski nella luce dondolante della lampadina, punta il fucile...

Il film si intitola *Gran Torino*, ma l'auto è soltanto una metafora, un simbolo della Ford, per la quale, alla catena di montaggio, Walt si è guadagnato il pane e una grave malattia ai polmoni dopo la guerra in Corea, accendendosi le sigarette con quello zippo marchiato dalla guerra.

La Gran Torino sta sempre sul vialetto di casa o al chiuso del garage, sempre lucida ma inutile, un feticcio e insieme la metafora della vita di Walt.

La Ford uscirà in strada



Una Gran Torino del 1975 colore rosso fuoco e con le strisce bianche saettate su entrambi i lati è infatti la macchina con la quale Starsky & Hutch sfrecciano per le strade della California. Quel modello ebbe una tale pubblicità che l'anno dopo la Ford decise di mettere in circolazione 1000 esemplari identici a quella dei due poliziotti. I fan della serie non si fecero scappare l'occasione e comprarono in poco tempo tutte le auto sul mercato, tanto che la pro-

duzione dovette modificare per le riprese la carrozzeria di nove Gran Torino celesti!

Molto venduta, molto amata, perché un po' sopra le righe e yankee, la Ford Gran Torino è l'auto di Jeff Bridges (il Drugo) in un altro bel film dei fratelli Coen: «Il grande Lebowski».

Drugo non lascia mai la sua Gran Torino gialla fino a quando, dopo essergli stata rubata, l'auto si schianta contro un cassonetto della spazzatura e va a fuoco.

Walt Kowalski si separa dalla sua Gran Torino solo quando si fa deliberatamente uccidere. Con un testamento che è entrato nella storia del cinema la lascia in eredità al giovane Thao Vang Lor a patto che non modifichi l'auto, esprimendo ancora una volta il suo disprezzo per la gente elencando le personalizzazioni che rovinerebbero la sua Gran Torino.

nella scena finale del film quando il giovane Thao la guiderà felice dopo averla ricevuta in dono.

Ma lasciamo Walt al suo destino (guardate il film perché è bellissimo) e parliamo un po' della macchina: la Gran Torino appunto, un modello della Ford che sostituì la Ford Fairlane nel '68. Il nome "Torino" le venne dato perché negli Stati Uniti si riteneva che Torino fosse la Detroit d'Italia, la città dell'auto per eccellenza.

La Gran Torino era un'auto di medie dimensioni, anche se alcuni modelli erano decisamente potenti. Esordì in diverse versioni: coupé, berlina, familiare e decappottabile.

Una bella macchina insomma, tanto che molto prima del film di Eastwood fece subito la sua comparsa al cinema in una serie di enorme successo.

▶ torino autoricambi



Da oltre trent'anni Torino Autoricambi opera nell'aftermarket della componentistica elettrica.

Un partner solido e d'esperienza, un nome prestigioso nel panorama Italiano dell'automotive.

Il punto di riferimento per la vendita specializzata di ricambi ad eletrauti e officine meccaniche.

ELECTRIC PARTS DISTRIBUTION

NEW BRAND

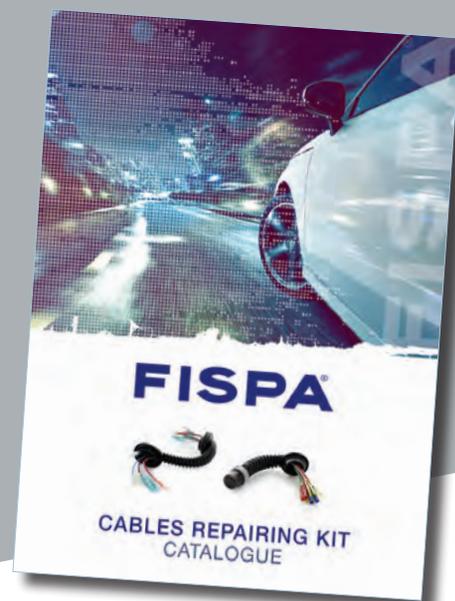
H2LK



Torino Autoricambi srl

Via Enzo Ferrari 7 | 10028 Trofarello (TO) | Tel. +39 011 6474007 | Fax +39 011 6275951 | info@torinoautoricambi.com | www.torinoautoricambi.com

CONTATTO DIRETTO



S.I.D.A.T. Group

www.sidatgroup.it

www.fispa.it

www.kriosac.it

COPIA OMAGGIO



8 033208 180061